[1970 மார்ச் 12

THIRU K. VINAYAKAM : If the net income is worked out, it would result in a great loss. Does the Minister accept this theory?

THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA : This is not the occasion to accept or deny theories.

திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன் : அரசாங்கத்துறையில் ஓடுகிற இந்த பஸ்களின் மூலம் கிடைக்கிற வருமானத்தை அதிகரிக்கச் செய்வதற்கும் லாபத்தில் ஓட்டுவதற்கும் அரசு மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கைகள் யாவை ?

(பதில் இல்லை.)

கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலே

***339 வின.—திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம் :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் 5—7—1967-ல் 173-ம் எண் கேள்விக்கு அளித்த பதிலேயொட்டி தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலே அமைக்கும் திட்டம் தற்போது எந்த நிலேயிலுள்ளது ?

(இ) இந்தச் சாலே செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் எந்தெந்த ஊர்களின் வழியாகச் செல்ல திட்டமிடப்பட்டுள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : (அ) கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலேத் திட்டத்திற்கு இந்திய அரசு இதுவரையில் ஒப்பளிப்பு வழங்கவில்லே. எனினும் மாமல்லபுரத்திலிருந்து தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள மரக்காணம் வரையில் விட்டுப் போன இணேப்புகளே அமைப்பதற்கும், கோவளத்திற்கு அருகில் உப்பங்கழியின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுவதற்கும் இந்திய அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலேத் திட்டத்தை முழுமையாக ஏற்றுக் கொள்ளும்படி இந்திய அரசை இணங்க வைப்பதற்கு இடைவிடாமல் முயற்சிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன.

(இ) திட்டமிட்டுள்ள கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலே செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் உள்ள கீழ்க்கண்ட இடங்களின் வழியாகச் செல்லும் :—

1. பூஞ்சேரி
2. வாயலூர்
3. கூவத்தூர்
4. வடபட்டணம்
5. முகையூர்
6. பெருந்தொறவு
7. பாமங்கேனி
8. ஓடையூர்
9. முனிபிள்ளேச் சத்திரம்
10. பனேயூர்

1970 மார்ச் 12]

திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம்: தற்போது கிழக்குக் கடற் கரைச்சாலையில் மரக்காணம் வரையில் வேலைகள் நடைபெற்று வருவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்தக் கிழக்குக் கடற்கரைச்சாலை புதுவை மாநிலத்தையும் தமிழகத்தையும் இணைக்கிற சாலையாக இருப்பதால், சென்னையில் இருந்து புதுவை செல்வதற்கு பக்கிங்காம் கால்வாய் குறுக்கே ஒரு பாலம் அமைப்பதால் 16 மைல் அளவிற்குத்தான் இருக்கும் என்பதால், மத்திய அரசு அதை இன்டர் ஸ்டேட் கனெக்டிங் ரோடு என்று எடுத்திருப்பதால் நாம் மத்திய அரசை வற்புறுத்தி மரக்காணத்தில் பக்கிங்காம் கால்வாய் குறுக்கே பாலம் கட்டுவதற்கு மானியமாகவோ அல்லது கடனாகவோ மத்திய அரசிடமிருந்து பெற்று இதை உடனடியாகச் செய்ய முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: ஏற்கனவே நான் குறிப்பிட்டுள்ளதுபோல் அரசாங்கம் இடைவிடாது முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு வருகிறது. சமீபத்தில் கூட மத்திய அரசிடம் இந்த அரசு தெரிவித்திருக்கிறது.

திரு. கொ. இர. ஞானசம்பந்தன்: கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை அமைக்கப்பட இருக்கிறது என்ற காரணத்தினால், அந்தப் பகுதியில் உள்ள பல இடங்களில் பாலங்கள் போன்றவை ரிப்பேர் செய்யப்படுவது இப்போது தள்ளிப்போடப்பட்டு வருகிறது. எனவே போக்குவரத்து முக்கியமாக இருக்கிற காரணத்தினால், திருத்துறைப்பூண்டி-நாகப்பட்டணம் பாதையில் இருக்கக்கூடிய பாலங்களை உடனடியாகச் செப்பனிடுவதற்கு அரசாங்கம் அதற்காகக் காத்திராமல் அவைகளைச் செப்பனிட உடனடியாக உத்தரவு போடுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: அதுபற்றிய விவரக்குறிப்பு இல்லை. இருந்தாலும் அதைப் பற்றி நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

திரு. ஏ. கோ. பாலகிருஷ்ணன்: செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தையும் தென் ஆர்க்காடு மாவட்டத்தையும் பிரிக்கிற அந்தப் பாலம் சீக்கிரத்தில் கட்டப்பட வேண்டும் என்பது எல்லோருடைய அபிப்பிராயமுமாக இருக்கிறது. அதைக் கட்டுவது என்றால் அதன் மதிப்பீடு எவ்வளவு? இதுவரை ஏதாவது ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றனவா? அதற்கான வழிவகைகள் என்ன என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: அதுபற்றிய குறிப்பு இல்லை. ஏற்கனவே அதுபற்றி நம் அரசு மத்திய அரசுக்குத் தெரிவித்திருக்கிறது.

திரு. நா. சௌந்தரபாண்டியன்: கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை ஒரு பாதுகாப்புச்சாலையாக அமையும் என்பதை மத்திய அரசாங்கத்திற்குத் தெரியப்படுத்தி அந்த வேலையைத் துரிதப்படுத்த நம் அரசாங்கம் முன்வருமா? அதற்காக மத்திய அரசிடம் கேட்டுள்ள தொகை எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மத்திய அரசிடம் மாநில அரசு முதலில் கேட்டது 14 கோடி ரூபாய். ஆனால் மத்திய அரசாங்க அமைச்சர் அவர்கள் திருத்திய மதிப்பீடு சமர்ப்பிக்கும் படிச் சொன்னபோது ரூ. 13 கோடி என்ற அளவிற்கு சமர்ப்பிக்கப் பட்டது. அதை இரண்டு பிரிவாகப் பிரித்து அனுப்பும்படி கோரப்பட்டதால், ஆறு கோடி ரூபாய்க்கு ஒரு திட்டமும் ஏழு கோடி ரூபாய்க்கு மற்றொரு திட்டமும் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக் கிறது.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : கிழக்குக் கடற்கரையோரத்தில் சாலை அமைப்பது ஒரு திட்டம் இன்னொன்று கால்வாய் வழிப் போக்குவரத்தை அதிகரிப்பதற்கு ஒரு திட்டம். இரண்டு திட்டங்களும் அரசாங்கப் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. இவை இரண்டையும் ஒட்டி ஒரு முடிவு எடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : உறுப்பினர் அவர் களின் கேள்வி கவனத்தில் வைத்துக் கொள்ளப்படும்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : இந்தக் கிழக்குக் கடற்கரைச்சாலை எந்த இடத்தில் ஆரம்பித்து எங்கு வந்து முடிவடைகிறது ? இதற்கு மொத்தத்தில் ஆகும் செலவு மதிப்பீடு எவ்வளவு ?

THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA : The proposed East Coast Road passes through the revenue districts of Chingleput, South Arcot, Thanjavur, Ramanathapuram, Tirunelveli and Kanyakumari. The total length of the road is 482 miles including 21 miles in Pondicherry and Karaikal limits and 4½ miles in Madras City.

ஏற்கனவே நான் குறிப்பிட்டதுபோல் அரசு முதலில் தயாரித்து அனுப்பிய எஸ்டிமேட் 14 கோடி ரூபாய்.

*** 340 வின.—திரு. ந. தருமலிங்கம் :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினக்களுக்கு விடை யளிப்பாரா—

(அ) நாகை, திருத்துறைப்பூண்டி, பட்டுக்கோட்டை, அறந் தாங்கி தாலுகாக்கள் வழியாகச் செல்லும் சேதுச்சாலை வேலை எப்போது முடிவு பெறும் ?

(இ) இதற்காக அரசு இன்றுவரையில் எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகள் யாவை ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : (அ) & (இ) சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரையுள்ள கிழக்குக் கடற் கரைச் சாலையை தேசிய நெடுஞ்சாலையின் தரத்துக்கு உயர்த்து வதற்கான செயற்குறிப்பை மூன்றாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் சேர்க்கவேண்டுமென இவ்வரசு பரிந்துரைத்தது. நிதியின்மை காரணமாக இவ் வேலைதிட்டத்தை மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இந்திய அரசு சேர்க்க இயலவில்லை. இதை நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று